

高橋 愛典 提出
博士学位申請論文審査要旨

地域交通政策の新展開

—バス輸送をめぐる公・共・民のパートナーシップ—

I. 本論文の主旨と構成

1. 本論文の主旨と研究方法

交通・運輸行政の大半は（旧）運輸省が担当していた。そこでの伝統的な手法の根幹には需給調整規制が据えられていたが、20世紀末になり大きな転換が見られた。1996年12月に運輸省が需給調整規制の原則廃止の方針を表明、自動車交通においても鉄道、海上交通、航空と並んで、1999年度から2001年度の間に従来の規制政策からの脱却が具体化されることとなった。スムーズな政策転換が図られうることを狙いに、需給バランスの決定を市場に委ねた場合に生じうる弊害に対処可能な方策をも模索するため、運輸大臣から（旧）運輸政策審議会（現 交通政策審議会）への諮問がなされ、本論文が対象とするバス事業については自動車交通部会が検討することとなった。同部会は需給調整規制廃止に伴う条件整備を検討した上で、今後の規制のあり方についての考え方を論じた答申を2002年4月に示した。これを受けて「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」が2000年5月に公布、2002年2月に施行されることとなった。これによりバス（乗合バス）事業への参入は路線毎の免許制から事業毎の許可制に、運賃・料金は認可制から上限認可制の下での事前届出制（変更命令可能）に移行し、これまでの規制が大幅に緩和されることとなった。これまでの許認可行政からの大転換であると言ってもよい。

本論文はこのような背景の中で、地域交通の主軸を担うバス輸送について、規制緩和時代に顕著に見られるようになった新たな動向を踏まえた政策の新展開を論じたものである。衰退産業とも言われるバス産業が自由競争を原則とする市場の中で生き残るため、また活動の余地を探るために何が必要とされるのかを、経済学・経営学の基礎理論に基づき、多くの事例研究を用いて鋭意論じたものである。そこでの切り口を、公（政府）・共（非営利組織）・民（民間事業者）が金銭的な貢献だけでなく知恵や労力を出し合って地域交通体系・地域社会を支えていくしくみを意味する「パートナーシップ」に求めている。規制緩和という用語からは民間事業者の創意工夫の発揮がイメージされ、政策論的にはそれを可能とする民間事

業者の活動を取り巻く環境整備が大きな課題とされることが多いが、いわゆる公共性が問われるバス輸送サービスに関しては政府、さらには政府と民間事業者の中間的存在とも言える非営利組織との関連での考察が必要となってくる。これらの状況を考慮して、論文提出者は規制緩和政策による「新展開」と公・共・民の「パートナーシップ」を本論文のキーワードに据えており、このことが本研究での大きな特徴となっている。

本論文ではバス事業と乗合バス市場に関する基礎的考察を行った第1部を受け、パートナーシップの担い手であるバス事業者、自治体、非営利組織の行動等をそれぞれ第2部、第3部、第4部で検討するという4部構成がとられている。このことは論文提出者の意図を具体化する上で効果的なものになっている。

また、本論文の展開上で依拠する分析用具の中心は交通経済学に求められているが、経済学と経営学の境界領域とされる企業の経済学・組織の経済学で用いられる分析用具も援用されており、幅広い接近が試みられている。さらに、現状の把握と分析のためには事例研究が多用されているのも本論文のもうひとつの大きな特徴となっている。当該事例研究は論文提出者が明確な問題意識を持って長年にわたり続けてきたものであり、イギリスのケースを含め合計30ヶ所以上の自治体、非営利組織、事業者へのインタビューを通してのものである。その中から先駆的事例を抽出し、今後の展望に結びつける考察が行われている。

2. 本論文の構成

本論文の構成は以下のとおりである。

序章 本論文の問題意識と全体構成

1. 本論文の目的
2. 本論文の構成
3. 本論文における用語法
 - 3.1 「交通」と「輸送」
 - 3.2 「公」と「公共」
 - 3.2 「自治体バス」「コミュニティバス」「公営バス」

第1部 バス事業と乗合バス市場に関する基礎的考察

第1章 バス事業およびバス路線網の特質 ネットワークの観点から

1. はじめに
2. 公益事業・ネットワーク産業としてのバス事業
 - 2.1 バス事業と公益事業的属性
 - 2.2 ネットワーク産業としてのバス事業

3. バス路線網の特質と道路網
 - 3.1 リンクの物理的性質とネットワークの特性
 - 3.2 「見えにくいネットワーク」としてのバス路線網
4. バス路線網のネットワーク効果
 - 4.1 需要側の効果
 - 4.2 供給側の効果
5. おわりに

第2章 乗合バス市場の構造変化と政策対応 ―規制緩和までの回顧と日本型パートナーシップの展望―

1. はじめに
2. 交通に関するライフサイクル説の再検討
 - 2.1 交通機関のライフサイクル説
 - 2.2 製品ライフサイクル説の交通サービスへの適用
 - 2.3 小括
3. 乗合バス市場のライフサイクルと政策対応
 - 3.1 導入期（1903―33）
 - 3.2 潜在的成長期（1933―51）
 - 3.3 復興・成熟期（1951―70）
 - 3.4 需要後退期（1970―2002）
4. 需要後退期の規制緩和と日本型パートナーシップ
 - 4.1 規制緩和後の乗合バス市場の展望
 - 4.2 日本型パートナーシップの重要性
 - 4.3 イギリスに見るパートナーシップの系譜
 - 4.4 日本型パートナーシップに向けた公・共・民の課題
5. おわりに

第2部 バス事業者の行動

第3章 バス事業における規模・範囲・密度の経済 ―文献サーベイに基づく論点整理―

1. はじめに
2. 規模・範囲・密度の経済の基礎的概念
 - 2.1 規模・範囲・密度の経済の一般的概念
 - 2.2 一般的概念のバス事業への適用
3. 車両レベルにおける検討
 - 3.1 航空事業に関する先行研究：機材規模の経済

- 3.2 バスの車両に働く規模・密度の経済
 - 4. 路線網・事業者レベルにおける検討
 - 4.1 路線網・事業者レベルでの規模の経済と「営業所」の概念
 - 4.2 路線網・事業者レベルでの範囲の経済
 - 4.3 バス事業における事業者規模の決定要因
 - 5. おわりに
- 第4章 バス事業における分社化の意義と動向 ―事例研究を中心に―
- 1. はじめに
 - 2. 分社化の意義とバス事業における特質
 - 2.1 日本の企業システムにおける分社化の意義
 - 2.2 バス事業における分社化の特質
 - 3. バス事業における分社化の形態
 - 3.1 事業分割と地域分割
 - 3.2 分社化の手法
 - 4. 事例研究
 - 4.1 鉄道事業とバス事業の分割：神戸電鉄（神鉄バス）
 - 4.2 バス事業内の事業分割・地域分割：東海自動車
 - 5. おわりに
- 第5章 規制緩和後の乗合バス運賃 ―運賃制度改革とその行方―
- 1. はじめに
 - 2. 運賃水準の規制・設定とヤードスティック競争
 - 2.1 ヤードスティック競争と標準原価制度
 - 2.2 規制緩和下における標準原価制度の問題点
 - 3. 運賃体系の規制・設定と上限認可制
 - 3.1 上限認可制の概要と理論的帰結
 - 3.2 上限認可制の実際：100円バスプールのインパクト
 - 4. おわりに

第3部 自治体の行動と地域

第6章 地域公共用交通への補助の論理 ―利用可能性からのアプローチ―

- 1. はじめに
- 2. 利用可能性の基本概念
 - 2.1 外部性としての利用可能性
 - 2.2 純粋公共財としての利用可能性

3. 利用可能性の地方公共財的性質
 - 3.1 地方公共財としての利用可能性
 - 3.2 支払い意思の顕在化と仮想市場評価法の活用
4. 公共用交通・会員制交通と選択的二部料金制
 - 4.1 利用可能性への排除原則の適用
 - 4.2 会員制および選択的二部料金制の導入
5. おわりに

第7章 自治体バス運行の民間委託 ―取引関係の観点からの評価―

1. はじめに
2. 外部委託・民間委託の定義と領域
 - 2.1 外部委託および民間委託の定義
 - 2.2 外部委託による費用最小化
 - 2.3 外部委託における取引関係分析の枠組み
3. 自治体バス運行の民間委託における取引関係
 - 3.1 民間委託を支える現行の制度
 - 3.2 現行制度における取引関係
4. 事例研究 ―安米能義広域行政組合（島根県）―
 - 4.1 地域の概要
 - 4.2 入札と契約の実際
 - 4.3 取引関係の評価
5. おわりに

第8章 自治体バスの運行における広域行政の役割 ―「平成の大合併」を迎えて―

1. はじめに
2. 広域行政における費用分担の表現
 - 2.1 クラブの経済学的意義：「組織の組織」
 - 2.2 費用分担ゲーム
3. 広域行政の制度的枠組み
 - 3.1 広域行政に関する従来の制度
 - 3.2 第三セクターへの共同出資
 - 3.3 市町村合併
4. 事例研究
 - 4.1 安米能義広域行政組合（島根県）
 - 4.2 紀の川コミュニティバス（和歌山県）
5. おわりに

第4部 非営利組織の行動と地域

第9章 イギリスにおけるコミュニティ輸送の動向 ―日本への示唆を求めて―

1. はじめに
2. コミュニティ輸送の定義と概要
 - 2.1 コミュニティ輸送の定義
 - 2.2 コミュニティ輸送の種類
3. コミュニティ輸送の制度的・政策的背景
 - 3.1 コミュニティ輸送の許可制度
 - 3.2 コミュニティ輸送と社会的排除対策
4. コミュニティ輸送の支援方策
 - 4.1 地方交通協定（RTP）のしくみ
 - 4.2 コミュニティ輸送協会（CTA）による支援
5. 日本への示唆
 - 5.1 地域協議会への非営利組織の参加
 - 5.2 日本版コミュニティ輸送協会の可能性

第10章 非営利組織によるバス運行の展望 ―日本における先駆的事例の分析を通じて―

1. はじめに
2. 非営利組織の機能形態
 - 2.1 直接雇用型非営利組織
 - 2.2 民間委託型非営利組織
 - 2.3 ボランティア型非営利組織
3. 非営利組織の組織形態
 - 3.1 町内会
 - 3.2 住民協議会（法人格のない任意団体）
 - 3.3 NPO法人
4. 京都府内の事例
 - 4.1 非営利組織とバス運行の経緯
 - 4.2 京都府内の事例の特徴
5. NPO法人生活バス四日市の事例
 - 5.1 非営利組織とバス運行の経緯
 - 5.2 生活バス四日市の事例の特徴
6. 支援方策および制度設計への示唆
 - 6.1 支援方策への示唆：日本版コミュニティ輸送協会の役割
 - 6.2 制度設計への示唆：21条バス・80条バスの活用

終章 本論文のまとめと残された課題

1. 本論文のまとめ
2. 残された課題

Ⅱ. 本論文の概要

4部構成、全10章からなる本論文の概要は大方以下のとおりである。

序章では、乗合バス事業の規制緩和を契機に、乗合バスの果たす役割が期待されている地域交通政策が転換点を迎えていることに触れた上で、本論文の目的と全体構成が述べられている。また、本論文で頻繁に用いられることになる用語につき、「交通」と「輸送」、「公」と「公共」、「自治体バス」と「コミュニティバス」と「公営バス」についての説明が前以ってなされている。とりわけ「公共」を「公」（公的セクター）と「共」（個人の共同体、民間非営利組織、非営利セクター）に区分するという慶應義塾大学藤井彌太郎名誉教授の整理に準拠する由が記されている。ここで地域交通政策の定義を行い、さらには、第5章でも触れられる高速バスの定義と意味合いを論じておけば、バス交通の位置づけはより明確となったことであろう。

バス事業と乗合バス市場に関して、本論文での研究の前提となる基礎的考察を扱った第1部は2章より構成されている。

第1章では、バス事業とバス路線網の日本での特質が考察されている。バス事業は属性的には公益事業とはいいがたいが、明らかにネットワーク産業のひとつであるとの位置づけから、他のネットワーク産業との比較を、インフラストラクチャーの物理的特性とネットワーク効果の観点から試みている。バス路線網が「見えにくいネットワーク」であること、バス路線網に働くネットワーク効果では需要側と供給側のものが想定されるが、後者のもの（範囲の経済、培養効果）が重要であり、これが路線網の規模と運営を規定することが示されている。ただし、公益事業属性に関する議論では、必需性と需要の価格弾力性についての記述に正確さを期すべき余地が残されている。

第2章では、日本のバス事業、乗合バス市場についての100年にわたる歴史的経緯を辿る上で、かつて交通論の研究で展開されたライフサイクル説による検討が試みられている。プロダクトライフサイクル説、製品ライフサイクル説等をも参照し、論文提出者は乗合バス市場全体のライフサイクルを導入期、潜在的成長期、復興・成熟期、需要後退期に分け、すでに

1970年に需要後退期に入っているとする。そこでは規制制度、市場構造が勘案されている。ただし、ライフサイクルの検討では内生的要因、外生的要因からの考察も要請されるところである。

今回の規制緩和政策により、ライフサイクルは新たな局面としての規制緩和期に突入したとの見方から、すでに事業者の「参入規制プラス内部補助」方式による不採算サービスの維持から、外部補助が必要とされる段階となっていることに鑑み、自治体の財政難に対処する上で、公・共・民が金銭のみならず知恵と労力を出し合うというパートナーシップこそが重要であるとの認識が示されている。このことはまさに、第2部以降での検討の準備となる整理であり、パートナーシップの担い手毎の考察への導入の役割を果たしている。

本論文での考察の前提となる事柄の整理を受けて、パートナーシップの担い手毎の検討が始められる。「民間にできることは民間に任せる」との政府の構造改革の基本方針を尊重する立場から、バス事業者の行動が最初の検討対象とされた。これを扱った第2部は3章より構成されている。ただし、ここでは公営事業者は考察の対象外とされている。

バス事業における規模・範囲・密度の経済を論ずる第3章では、事業者行動の基底である費用構造について先行研究のサーベイから論点整理が行われ、バス事業の費用構造を「車両レベル」と「路線網・事業者レベル」に分けて考察することが提案されている。費用構造は規模・範囲・密度の経済の有無に依存するところが大きいこともあり、それらの一般的概念を考察した上で、当該概念のバス事業への適用を論じている。その帰結として、上記の2つのレベルへの類別となるが、前者では航空事業における「機材規模の経済性」に関する先行研究からバスの車両に働く規模・密度の経済が考察されている。後者ではフリートサイズ、路線網の規模、事業者の規模をつなぐ架け橋としての「営業所」(depot)の概念を導入しての検討が試みられている。そこでは営業所としての最小規模と、複数営業所を保有することの規模の経済を区別しての考察がなされている。これらの検討から、バス事業における事業者の規模は、「事業」「地域」「密度」の3つの軸により決定されることが示されている。論文提出者がその必要性を説くところのデータの精緻化と併せ、ここで行われている提唱が実証分析に結びつくことが期待される。

事例研究を中心にバス事業の分社化を論じた第4章では、バス事業者の実際の行動が分析されている。分社化の意義を経済学・経営学による企業行動の研究、とくに日本の企業システムに関する研究成果の中から探り、バス事業における分社化の特質の整理が試みられている。その上で分社化の形態を分割の形態(事業分割、地域分割)と分社化の手法(カンパニー制、営業譲渡、会社分割、管理の受委託)の2つの観点からの類型化が行われている。具体的かつ先駆的事例として、鉄道事業とバス事業の分割を行った神戸電鉄(神鉄バス)、乗合事業と貸

切事業の分割、乗合事業の地域分割を同時に行った東海自動車の実態が簡潔に記述されている。当該事例研究からは、人件費の削減と共に、子会社間での「戦略と業務の分離」「分権と集権の組み合わせ」といった意義が示されている。

運賃規制は事業者への行動規制として作用してきた。今回の政策転換で認可制が上限認可制の下での事前届出制に移行した運賃制度の改革については第5章で検討が行われ、運賃水準と運賃体系の考察が試みられている。前者ではその規制と設定に関して、とりわけ1972年から乗合バス事業に導入されている標準原価制度を、近年のインセンティブ規制の中で主張されているヤードスティック競争の制度設計の観点から改めて評価し、規制緩和に伴って制度上の前提条件が崩れたことによる問題点への対応策を示している。後者では今回導入された上限認可制の理論的帰結をラムゼイ運賃体系との比較を通じて明らかにした上で、そのインパクトを武蔵野市のムーバスを契機に全国的に広がっている「100円バスブーム」との関連で考察している。前者に関しては、第1章の項で指摘した需要の運賃弾力性をめぐる記述に、ここでも説明を明確にすべき余地が残されている。

なお、第2部を通じてバス産業が衰退産業であることへの背景の更なる論及、具体的には運転者の質、労使関係の処理の費用といった面があれば、説得力は一層増したであろう。

規制緩和により民間事業者の市場からの撤退・事業の廃止に伴う路線網の再編が想定されるが、その維持（場合によっては社会政策的観点からの拡大も含む）を図る上では直接的な利用者以外の負担が不可欠となる。第3部は公的側面の検討として自治体の行動と地域の問題について論じたものであり、ここでは3章が用意されている。

第6章では、地域公共用交通への補助の論理がサービスの利用可能性の観点から考察されている。政策論上明確にしておくことが必要とされる利用可能性の概念を外部性、純粋公共財としての性質の点から批判的に検討し、利用可能性の便益が沿線地区のみに帰属すると考えられることから、これを地方公共財としての性質から考えるべきであるとしている。現実にはその負担が問題とされるところであるが、当該サービスに会員制を導入し、選択的二部料金制を用いて、利用可能性に対する負担を会員に求めることにより支払い意思の顕在化を図られることが指摘されている。

利用可能性への支払意思の顕在化に成功したとしても、赤字補填に大きく貢献するとは考えにくい。その試み自体は住民の地域交通問題への意思と関与を明らかにしうるため、地域交通政策の根拠とするために有用であるとしている。そのためにも、近年用いられることが多くなっている仮想市場評価法（CVM）の問題点に留意しつつ、論文提出者自らが実証分析を試みれば、より具体的な推論の途が拓かれることとなろう。

第7章では、自治体によるバス輸送政策の中心である自治体バス運行の民間委託が取り扱わ

れている。自治体がバス路線、ダイヤ等を決定し、運行を民間事業者に委託する方式では、民間委託の活用による地域交通政策での費用対効果の向上のためにも、自治体と民間事業者とのパートナーシップの構築が要請される。この課題に接近するために、外部委託・民間委託の定義と領域を明らかにした上で、自治体は委託者、民間事業者は受託者であることから、両者の取引関係と契約に関し ACR（距離を隔てた取引関係）、OCR（善意に基づいた取引関係）の分析フレームを導入して現行制度の評価が試みられているのが本章の特徴となっている。

事例研究としては島根県の安来能義広域行政組合での民間委託の実績が紹介されている。これらの考察を通して、自治体バス運行の民間委託をめぐる制度設計に関して、応札資格の拡大と明確化の必要性、サービスの提案・実験・育成のための民間委託の積極的な活用等の実行が提起されている。

自治体の関与については、市町村合併という広域行政の進展から複数自治体間で論ずることが要請される状況となっている。そこで第8章では、複数の自治体による広域行政が自治体バス運行に対して果たす役割が考察される。直接的には総務省が進めるいわゆる「平成の大合併」を念頭においてのものであるが、第7章での事例研究で広域行政組合を扱った経緯からすれば、この試みは必然の流れでもある。広域行政固有の問題として、複数自治体間の費用（補助金）の分担が問われるが、これに関する経済理論としては協力ゲーム理論が用意されている。本章でその紹介は行われているものの、実証分析にはつながっていない点は今後の課題として残される。

制度的接近としては広域行政による自治体バス運行の従来からの枠組みである一部事務組合、協議会、第三セクターの意義が整理され、市町村合併ブームに検討の論点に移される。これらを受けて、事例研究では一部事務組合が自治体バスを運行する安来能義広域行政組合のケースが1市2町の合併の状況、紀の川コミュニティバスのケースが5町での合併決定の状況を踏まえて紹介されている。

最後に、地域交通政策にとって行政区域の境界に振り回されないしくみを作っておくことが、自治体バスの利便性や費用対効果を高める上でも重要であることが指摘されている。

公・共・民のパートナーシップを担う「公」は第3部で、「民」は第2部で検討されたが、もうひとつの「共」についての非営利組織の行動と地域の問題が第4部で扱われ、これをもってすべてのアクターについての検討がなされる構成となっている。ここでは2章が用意されている。

日本への示唆を求めて海外の代表的事例として、イギリスのコミュニティ輸送の動向が第9章で扱われる。イギリスについては第2章でパートナーシップの系譜が述べられているが、本

章ではコミュニティ輸送の制度的枠組みと支援方法が論じられる。イギリスに注目したのは、コミュニティ輸送に30年もの歴史があり情報と経験の蓄積が大きいこと、バス事業の規制緩和を経験しており日本との比較研究が行いやすいこと、学術的な先行研究が存在すること等の理由であるとされている。

コミュニティ輸送の定義の定義を行い、そのサービスの概要を整理した上で、制度的背景としての許可制度が紹介される。また、近年の政策課題とされている社会的排除対策が地域交通政策の一環と捉えられていることから、これに対するコミュニティ輸送の役割も述べられる。

本章の核心となっているのは、コミュニティ輸送への支援方策としての地方交通協定(RTP)とコミュニティ輸送協会(CTA)に注目している点である。ここで、地域交通協定では補助制度(RTP制度)と、その補助金の受け皿となる組織(RTP)の双方が意味される。コミュニティ輸送協会はコミュニティ輸送に関連する組織が加盟する中間支援組織である。これらの具体的動向から、日本に対し、わが国ですでに組織されている地域協議会に輸送サービス供給に関わる非営利組織の参加を促すこと、日本版コミュニティ輸送協会とも言うべき全国レベルの中間支援組織を創設し、非営利組織間のヨコのつながりを深めることが示唆されている。

非営利組織によるバス運行の展望を日本の先駆的事例分析から試みたのが第10章である。非営利組織のバス運行の可能性に関し、まず、サービス供給のための機能形態を直接雇用型、民間委託型、ボランティア型に、組織形態を町内会、住民協議会、NPO法人に整理する。この上で事例研究として京都府内、四日市市での先駆的ケースの紹介が行われる。山間地域において、自治体の支援を受けて町内会あるいは住民協議会が運転者を直接雇用することによりバスを運行する京都府内のケースと、地方都市の郊外住宅地で町内会をベースとするNPO法人が民間委託を活用してバスを運行する四日市市のケースに関してである。ただし、京都府内のケースでの更なる分析、四日市市のケースでは立ち上げの経緯について触れておくといった工夫を行えば、その内容はより明確となったことであろう。

これらを通して、非営利組織へのコンサルティング業務、非営利組織間の相互支援体制の構築、運転者の求人情報の広報に対し、第9章でその創設を提言した日本版コミュニティ輸送協会が具体的役割を演ずべきこと、さらに、道路運送法上のバス事業に関する許可制度を、非営利組織から民間事業者への運行委託を前提として、両者間のパートナーシップの構築に資するように改善することの2点を示唆している。

終章では、本論文のまとめと残された課題が記されている。前者は各章の要点の整理にとどまっているが、これだけの研究をしてきたことから、本論文としてのまとめが要請されよう。今後の研究課題として公営バス事業の問題、バス輸送を取り巻く本源的需要の問題、

バス輸送に関連した環境問題の3点が挙げられている。

Ⅲ．審査結果の要旨

本論文の審査結果は以下のとおりである。

1. 本論文の長所

本論文の長所として次の点が指摘されうる。

(1) 本論文は論文提出者が1996年4月に早稲田大学大学院商学研究科に入学以来、終始一貫して取り組んできた研究の集大成であり、着実に積み重ねられた事例研究を、経済学・経営学の理論体系の中で類型化したものである。そこには理論と現実のバランスを可能な限り融合させようとする試みと努力が確認されうる。論文提出者自ら多くの地域に足を運び、そこで得た事実を綿密に整理した内容自体にも独自性が見出され、加えてこれをオーソドックスな理論体系の下に論文提出者なりの位置づけを行っているという点で、先行研究には示されていない成果となっている。

(2) わが国の交通・運輸政策が従来の需給調整規制からの脱却を図ったという大きな変化に注目し、需要後退期に入っているバス事業の生き残り方を「公・共・民のパートナーシップ」という切り口から、その担い手の行動、役割に関して論理的に考察・分析した上で、独自の提案・示唆を行っている。論文提出者の着想、接近方法、分析力に基づく内容からは、わが国の今後のバス政策に多くの示唆が得られるといっても過言ではない。

(3) わが国では規制緩和政策が実施されてから間もない時期であるため、この領域での先行研究は乏しい状況にあるが、それでも内外のバス輸送関連の文献を広く渉猟し、独自の取りまとめを行っている。論文提出者のバス交通に対する認識の深さと、積極的な研究への取り組みの結果と相俟ってのものと評価される。

2. 本論文の短所

一方、本論文には次のような短所も散見される。

(1) 本論文のキーワードである「公・共・民のパートナーシップ」は地域により、交通への関心の強さに依存すると考えられる。さらにこれを広域行政で問う場合、パートナーシップがある場合とない場合では今後の政策展開が変わってくることが想定されるが、この側面への言及は限られている。事例研究の適切性を整理することが要請されるところである。

(2) 「共」としてのNPOにはあらゆる地域でその役割を期待することは難しいので、その行動原理を問うことが必要とされる。たとえば、バス路線維持に関してNPOにいかなる動機

が与えられるのか、またNPOの運営の分析も必要とされるが、これらへの点の考慮が必ずしも十分とは言えない。

(3)「民」としてのバス事業者の行動が論議されているが、経営戦略を構築し、実施する組織としての民間バス事業者に関する分析は十分とはいえない。各種の経営資源を活用して、地域社会に関わっている民間バス事業者の経営理念およびそれに基づく経営管理に対する考察が若干不足している。

3. 結論

本論文には以上のような長所と短所が見られるが、長所には短所を補って余りあるものがあり、短所も今後の更なる研究により十分対応可能なものであって、本論文が優れた成果であるとの評価には変わりない。

論文提出者高橋愛典は1996年3月早稲田大学政治経済学部経済学科を卒業後、早稲田大学大学院商学研究科修士課程に入学、1998年4月には同後期課程に進み、2002年3月まで在籍し、研究を続けてきた。その間、1999年4月より2002年3月まで早稲田大学商学部助手として学部の業務にも貢献した。2002年4月より近畿大学商経学部特任講師、2004年4月からは同経営学部講師（特任講師から任用替）として教育・研究に鋭意従事している。

論文提出者は大学院在学中より研究成果を着実に発表し、修士論文「首都圏・近畿圏鉄道市場の分析」を始め、学術誌を中心に単独論文13本、共同論文1本、学会発表は7回に及んでいる。この世代の研究者の業績としては十分なものである。また、日本交通学会、公益事業学会等でもすでに中堅として学会活動に参画・寄与しており、将来の一層の活躍が期待されている。

以上の審査結果に基づき、本論文の提出者高橋愛典には、「博士（商学）早稲田大学」の学位を受ける資格が十分であると認められる。

2005年2月14日

審査員

(主査)	早稲田大学教授 商学博士（早稲田大学）	杉山 雅洋
	早稲田大学教授	鶴飼 信一
	早稲田大学教授 商学博士（早稲田大学）	小林 俊治
	横浜国立大学教授 工学博士（東京大学）	中村 文彦